



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: *Balanço crítico e expectativas da COP30 no Brasil*

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

Transformações do Subúrbio Ferroviário de Salvador/BA e suas implicações no contexto urbano e social

Bruna de Souza Santos¹
bruna1010@hotmail.com

INTRODUÇÃO. É de extrema importância para a análise crítica o conhecimento entre a relação do espaço e lugar. Para Lefebvre (2001), a totalidade do espaço se converte no lugar, onde é nele que acontecem as relações de produção e a forma como estas se concentram no centro da sociedade estruturada em distintas classes sociais. A ideia da segregação socioespacial também é debatida ao referenciar a desigualdade existente atrelada à valorização pela apropriação, quando os mais necessitados não possuem alternativas referentes à habitação e estando assim sujeitos a morarem em periferias carentes de infraestrutura. Isso não ocorre por mera coincidência. De acordo com Gondim e Gomes (2012), os interesses privados aliados aos do mercado imobiliário possuem forte poder de correlação de forças ao estar relacionada aos debates pelo espaço urbano, considerando que se apropriam de áreas mais privilegiadas de infraestrutura, equipamentos urbanos e serviços, provando assim que a segregação não é consequência apenas da expansão urbana. Em Salvador, a formação do contexto histórico e urbanização sempre foi delimitada ao considerar a existência de uma área central onde reunia setores de serviços, comércio e administrativo. Além disso, essa área se configurava local de moradia da classe alta, o que implicava diretamente no deslocamento da grande massa trabalhadora para áreas suburbanas, vales e morros, tendo assim como produto deste processo desordenado as invasões e a segregação. O quadro caótico da urbanização de Salvador nos anos da década de 1970 era um reflexo espacial da articulação entre os agentes financeiros, econômicos, políticos, institucionais e ideológicos que marcavam a segregação por classe de renda (SOARES, 2006). A cidade de Salvador é marcada pelos profundos cenários urbanos contraditórios, o que evidencia sua segregação espacial ao contrapor a “cidade formal” e “cidade informal”. A cidade formal pode ser caracterizada pela boa infraestrutura, encaixada nos padrões urbanos legislativos e, automaticamente, sendo mais propícia à moradia. Já a cidade informal - mais comum no cenário urbano de Salvador - é composta pelos loteamentos irregulares e clandestinos, péssimas condições de habitabilidade e altos riscos de vulnerabilidade (MOTTA, 2017). Com os adventos da tecnologia, o crescimento econômico de Salvador em meados do século XX se intensificou, principalmente após a vinda do Complexo Industrial de Aratu (CIA) em 1967 e do Polo Petroquímico em 1978. Devido ao intenso fluxo migratório, onde muitos vinham em condições socioeconômicas precárias, a ocupação da cidade de forma informal e ilegal produziu diversas implicações nas quais se conservam até hoje. Desde então, os territórios de pobreza em Salvador são construídos de forma obediente à dinâmica imobiliária capitalista, que busca direcionar os que possuem baixas condições a áreas periféricas menos valorizadas, fortalecendo assim o chamado “padrão periférico” de urbanização, que é caracterizado por um tipo de apropriação do espaço urbano no qual atende aos interesses da classe dominante.

MATERIAIS E MÉTODOS. Neste estudo de caráter exploratório foi empregado uma abordagem qualitativa para investigar as mudanças ocorridas na região do Subúrbio Ferroviário e seus impactos sociais e urbanos. Foram utilizadas entrevistas semi-estruturadas para coletar dados, o que permitiu uma compreensão mais profunda dos padrões e tendências relacionados ao objeto de estudo. A análise de dados foi realizada visando identificar temas e padrões recorrentes, bem como explorar novas perspectivas e áreas de interesse para investigações futuras.



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: *Balanço crítico e expectativas da COP30 no Brasil*

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

RESULTADOS. Tal modernização de Salvador levou as indústrias têxteis a se fixarem em áreas suburbanas, nascendo assim os bairros que compõem o subúrbio da capital baiana. Entre os anos 1960 e 1970 do século XX, o Subúrbio Ferroviário soteropolitano transita por um rápido processo de adensamento, se tornando assim um local de grande atração da população do êxodo rural. Fábricas foram instaladas e, deste modo, acessos às cidades da Região Metropolitana foram criadas afim de simplificar o transporte. A implantação da via férrea foi crucial para o desenvolvimento do território, já que determinou o surgimento de pequenos agrupamentos de moradias designados aos próprios funcionários. Segundo Souza (2016), outro fator que catalisou o processo de consolidação dos bairros do subúrbio foi a criação da Avenida Afrânio Peixoto, em 1970, popularmente conhecida como Avenida Suburbana. Antes disso, o Subúrbio era, de modo geral, composto por várias aldeias jesuíticas e habitada por tupinambás, onde o local era propício para a moradia devido a oferta de recursos naturais (MOURA, 2001). Com o passar nos anos, o local foi basicamente constituído por comunidades tradicionais de pescadores e marisqueiras, além dos veranistas, que se dirigiam para o local afim de usufruir as belezas e encantos das praias e enseadas. Atualmente, o Subúrbio Ferroviário é composto por quinze bairros e três ilhas, sendo um espaço considerado como um dos setores da cidade ocupada de forma mais densa. Sua população é basicamente composta de famílias de baixos rendimentos e sua ocupação com finalidade residencial. Tais bairros possuem importantes papéis históricos na formação de Salvador, além de possuírem rica cultura e representatividade. No entanto, a ausência de planejamento urbano - bem como a progressão de ocupações irregulares - são características comuns na construção da imagem da cidade, refletindo os problemas sociais e a ineficácia dos serviços públicos, infraestrutura inábil, habitações irregulares e insegurança. Apesar disso, alguns aspectos refletem de forma direta a representatividade cultural do subúrbio, onde restaurantes diariamente são abastecidos exclusivamente da pesca local, passeios turísticos entre os cenários paisagísticos e artesanato são formas de homenagear e propagar a cultura da região. É interessante ressaltar que, embora haja tais problemas de infraestrutura, saneamento básico, segurança, lazer e saúde, a maioria dos moradores da região alega não sentir vontade de se mudar dos bairros. Esse sentimento de pertencimento se dá devido à cultura das comunidades, bem como todo o histórico de relação com o espaço passada de geração para geração. De modo geral, a caracterização do comércio formal do subúrbio ferroviário está diretamente relacionada com a oferta de utilidades domésticas, lojas de autopeças, gêneros alimentícios, depósitos de bebidas, etc. Hoje, a concentração de mercados de pequeno porte, bares, pequenos restaurantes, mercearias, entre outros, caracteriza o perfil dessa região de Salvador. No entanto, nem todo o período da história da região foi assim, uma vez que seu empobrecimento se deu por diversos motivos, sendo eles a falência e o fechamento de grandes fábricas seguida pela decadência do transporte ferroviário (SOARES, 2006). Por isso, é de suma importância o reconhecimento da contribuição das indústrias para o desenvolvimento do subúrbio. A extinta fábrica de tecidos São Braz (FATBRAZ), por exemplo, é uma referência do bairro Plataforma até hoje, já que desempenhou um papel importante na produção têxtil da Bahia, além de marcar a história do bairro ao remeter seus moradores mais antigos a um passado de intensa nostalgia e glória por ter-lhes proporcionado o primeiro emprego ou até mesmo o único para muitos. Outro fator de grande relevância no Subúrbio soteropolitano é o turismo. Situado em uma região banhada pela Baía de Todos os Santos, Baía de Itapajipe e Baía de Aratu, o Subúrbio Ferroviário sofreu com a contaminação a partir de lançamentos irregulares de esgotamento sanitário, além da própria contaminação por resíduos de metais pesados sedimentados nas baías oriundos das fábricas e portos. Essa questão implica de forma obstatante no turismo da região, ainda quando somado a outros fatores, como a falta de infraestrutura pública para receber visitantes e principalmente a ausência de segurança pública devido aos altos índices de criminalidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS. As reformas urbanas inseridas em Salvador durante os últimos anos colaboraram para o adensamento de suas áreas periféricas, bem como o aumento da desigualdade social. Como resultado se obteve um território dividido por bairros, cada qual com suas características, sendo



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: Balanço crítico e expectativas da COP30 no Brasil

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

a zona periférica e suburbana marcada por bairros populares da cidade que se consolidaram através de ocupações ilegais e precárias. Hoje, essas áreas se apresentam como áreas de concentração de pobreza, segregação espacial, violência, ocupação ilegal, local onde uma parcela da população é carente e excluída de infraestrutura, da participação social, política e administrativa dos centros urbanos. Na medida em que a degradação ambiental produz impactos diretos e indiretos, a médio e longo prazo, é perceptível que tais aspectos negativos não estão contidos em apenas um único local, mas sim fazendo parte do contexto da cidade e virando heranças para as gerações futuras. A partir das considerações supracitadas, surge a necessidade de propor uma matriz de intervenção para desenvolvimento local e inclusão social do subúrbio de Salvador. Após a conclusão dessas intervenções, é esperado que diversas áreas se beneficiem, como a regulamentação do comércio, turismo e equipamentos urbanos.

PALAVRAS-CHAVE: Infraestrutura urbana. Qualidade de vida. Planejamento urbano. Subúrbio Ferroviário de Salvador.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos à Universidade Salvador (UNIFACS) pelo apoio no desenvolvimento desta pesquisa, além do apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES).

Referências

GONDIM, Linda Maria de Pontes; GOMES, Marília Passos Apoliano. O direito à cidade em disputa: o caso da Zeis do Lagamar (Fortaleza-CE). **Cadernos Metrópole.**, v. 14, n. 28, p. 507-527, 2012.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MOTTA, Eduardo Marchetti Pereira Leão da. Medindo a desigualdade socioespacial: os aglomerados subnormais em belo horizonte. *In: ENANPUR, XVII., 2017, São Paulo. Anais [...]* São Paulo: Caderno de Resumos Digitais, 2017.

MOURA, Terciana Vidal. **Memória de Plataforma:** o resgate de histórias de bairro, como mecanismo de inclusão identidade e participação social. *In: MENEZES, Jaci Maria Feraz de (org.) Educação na Bahia: Coletânea de textos. Projeto memória da educação na Bahia.* Salvador: Editora da UNE, 2001. Pág. 59-62.

SOARES, Antônio Mateus de C. “Territorialização” e pobreza em Salvador–BA. **Estudos Geográficos: Revista Eletrônica de Geografia**, v. 4, n. 2, p. 17-30, 2006.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. São Paulo: Difel, 1983.